LA VIE AU GRAND AIR

NOËL

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie

Prix : 2 francs net.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme. PARIS

Ambulances Automobiles DUPONT

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.

Téléphone 818-67

Adr. télégrap. DUPONTFEUIL-PARIS

La Glycérine Savonneuse

Ce savon liquide parfume la peau, l'assouplit, et la préserve des inconvénients du froid.

L.T. PIVER PARIS

BÈGUES

Fcr. à l'Institut des Bègues, subventionné par l'État (1890)
Bd Longchamp, 142, *à Marseille*. Honoraires après guérison

porte-t-elle bien la devise

TOUJOURS A MIEUX

PRENEZ GARDE, Mad

vous commencez a grossir, et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours dragees de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10 fr. **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN** en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

DANS UNE AUTO

VINOT DEGUINGAND

ON A TOUJOURS LE SOURIRE

le Succès de l'année

le chassis 12 HP, 4 cyl. 6.500 Frs

catalogue franco

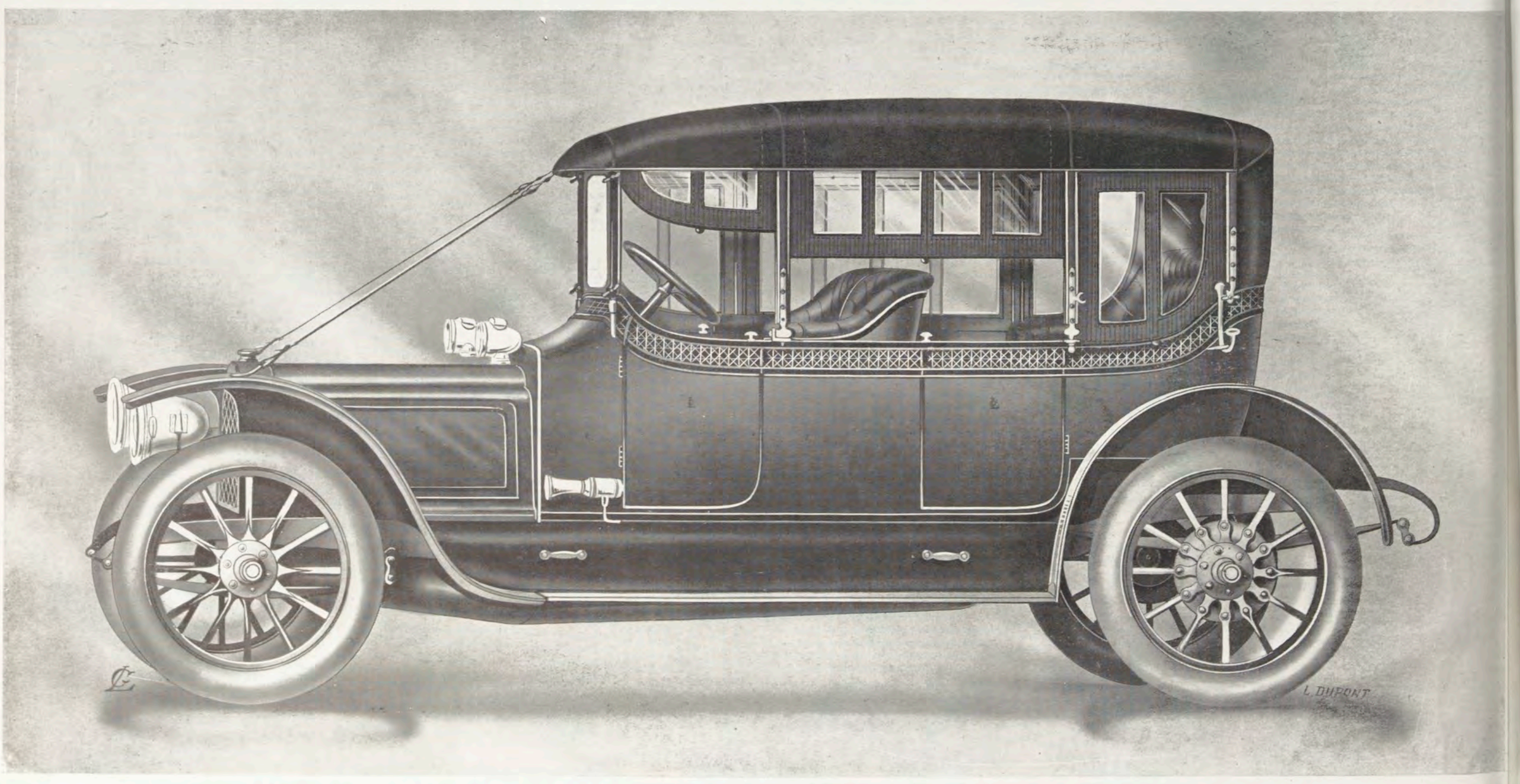
Bureaux & Usines 29 Quai National. Puteaux

NE GARDEZ PAS UN RHUME de CERVEAU

N'attendez pas qu'il tombe sur la poitrine et devienne incurable puisque les **Pilules CEREBRA** (Composition végétale) guérissent **en une heure** le *Rhume de Cerveau, Rhume des foins* et toutes les *sécrétions nasales*. 2 fr. dans toutes bonnes pharmacies. Envoi franco contre 2 f. 15 à **Fructus**. Docteur en Phcie, Avignon

REMEDE FACILE ET EFFICACE

LAMPLUGH & Cie, Rue Ernest-Cognacq, LEVALLOIS-PERRET (Seine)



Carrosserie "TORPILLEUR" 1911, munie de la Capote "JANKO", breveté S. G. D. G.

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

CHAVEZ

La Vie au Gd Air
NOËL 1910

Sommaire

LA LUTTE DE DEMAIN (Couverture)
Aquarelle de GEORGES SCOTT :: ::

CHAVEZ (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: :: ::

L'ATTERRISSAGE de "l'AMERICA II"
Tableau de RENÉ LELONG :: :: ::

MON VOL LE PLUS ÉMOUVANT
Interview des plus fameux aviateurs

CHAVEZ AU-DESSUS DES ALPES
Tableau de ORAZI:: :: :: :: :: ::

LE MATCH BORDEAUX-LYON
Tableau de RENÉ LELONG :: :: ::

LATHAM (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: :: ::

WYNMALEN (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: :: :

MES PREMIERS COMBATS
par JACK JOHNSON :: :: :: ::

MORANE (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: :: ::

LEBLANC (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: :: ::

LES PROPOS D'UN VIEUX JOUEUR
par T.-H. VILE :: :: :: :: :: ::

PAULHAN (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: :: ::

WEYMANN (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: ::

LA TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES
Aquarelle de GEORGES SCOTT :: ::

MES TROIS VICTOIRES DANS LE GRAND NATIONAL
par ARTHUR NIGHTINGALL :: ::

LEGAGNEUX VOLE à la FRONTIÈRE
Aquarelle de GEORGES SCOTT :: :

LE MATCH PARIS-FRANCFORT
Tableau de RENÉ LELONG :: ::

BIELOVUCIC (Hors-texte)
Photographie en couleurs :: :: :: ::

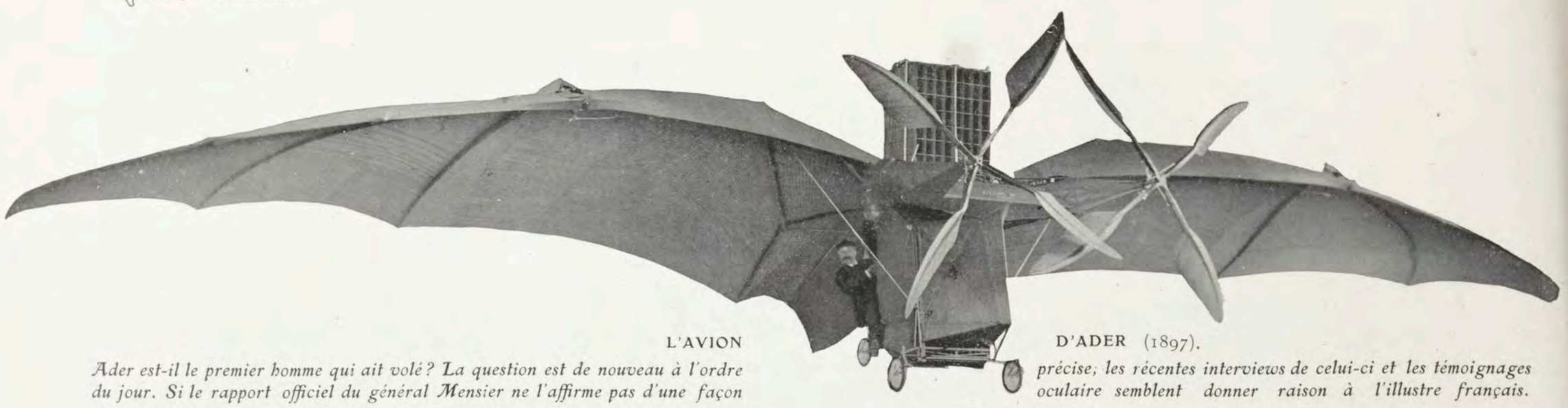
Tous droits de reproduction et d
traduction sont réservés pour tou
pays. Copyright in U. S. A. b
Pierre Lafitte et Cie. December 10 t
1910.

LA VIE AU GRAND AIR

NOËL 1910

L'ATTERRISSAGE DE " L'AMERICA II ". DANS LES FORÊTS DU CANADA

Composition inédite de René Lelong.

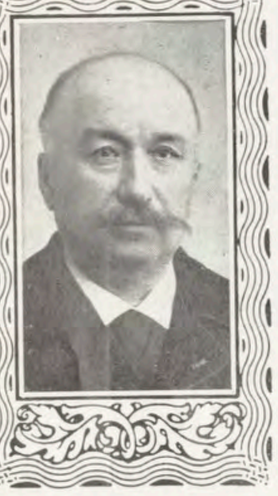


L'AVION D'ADER (1897).

Ader est-il le premier homme qui ait volé? La question est de nouveau à l'ordre du jour. Si le rapport officiel du général Mensier ne l'affirme pas d'une façon précise, les récentes interviews de celui-ci et les témoignages oculaire semblent donner raison à l'illustre français.

MON VOL LE PLUS ÉMOUVANT

ENQUÊTE AUPRÈS DES PRINCIPAUX AVIATEURS



C'est avec émotion que je rappelle ici mes premiers souvenirs d'homme-oiseau.

A cette époque ancienne, où tous ceux qui s'occupaient de navigation aérienne étaient traités d'utopistes, je crus que l'aviation armée pouvait sauver la France. Je voulus donc organiser l'Aviation Militaire. Après une suite de travaux théoriques et pratiques exécutés dans le plus grand secret, l'Eole, le premier des avions, se trouva monté dans ses ailes et prêt à être essayé. Une piste de 200 mètres de long, en terrain battu, fut préparée dans le parc d'Armainvilliers appartenant à la famille Pereire. L'anxiété était grande; qu'allait-il se passer? On proclamait partout que l'aviation était impossible, des savants avaient prouvé par des chiffres que l'homme ne volerait jamais. Cependant, mes calculs m'avaient démontré le contraire. Avec confiance, j'enfourchai l'Eole; la force motrice donnait bien et j'allai timidement à plusieurs reprises, à faible pression, d'un bout à l'autre de la piste. Les traces des roues, de très profondes au départ et à l'arrivée, l'étaient incomparablement moins au milieu du parcours; l'appareil s'était allégé, là, des trois quarts et plus.

La démonstration n'était pas complète, je fis appel à toute ma hardiesse en même temps qu'à toute ma prudence. Mon appréhension était extrême, mon esprit étant constamment hanté par cette limite de 200 mètres qu'il ne me fallait pas dépasser sous peine d'aller me briser dans les arbres. Enfin, revenu à mon point de départ, après avoir posté mes deux contremaîtres Vallier et Espinosa vers le milieu du parcours, pour apprécier la hauteur du soulèvement, je me préparai à partir en donnant au moteur presque toute son énergie. Je confesse que mon cœur battait à se rompre. De ce que j'allais faire, dépendait la question de savoir si, oui ou non, l'homme monté sur une machine pouvait voler? Je m'élançai à vive allure; les soubresauts des roues sur le sol cessèrent presque aussitôt, et, pendant quelques secondes, je me trouvai suspendu dans une sorte d'aise indéfinissable. Mais la fin de la piste était tout près et n'en permit pas davantage. J'arrêtai immédiatement le moteur et l'Eole reprit le contact avec le sol, cinquante mètres plus loin.

Le fruit de cette expérience fut la certitude que l'homme pouvait voler et qu'il avait volé. Ce petit événement se déroula le 9 octobre 1890.

Le jour qui vit se produire l'anecdote qui restera la plus mémorable dans l'histoire de l'Aviation Militaire, vint le samedi 17 octobre 1891. L'Eole se trouvait exposé dans le Pavillon de la Ville de Paris. M. de Freycinet, alors Président du Conseil et Ministre de la Guerre, accompagné du Général Mensier, directeur de la 4e direction (Génie), désira, le premier, voir l'appareil. Après un sérieux examen, il me déclara vouloir continuer les essais aux frais du département de la guerre et au profit de la Défense Nationale. Mon émotion déborda, mes plus chers désirs se virent comblés. L'Aviation Militaire était fondée.

Il résulta de cette décision l'établissement d'un grand laboratoire d'aviation, première école d'avionnerie militaire. L'Avion nº 3 en sortit pour être expérimenté au Camp de Satory. Le général Mensier, président de la Commission d'essai, désigna le lieutenant Binet pour la confection d'une piste circulaire de 1.500 mètres.

Le 12 octobre 1897, avec un temps assez calme, monté dans l'Avion, je fis le tour de cette piste par petites envolées, simples essais, mais qui concluaient au bon fonctionnement de l'appareil.

Le surlendemain, 14 octobre, jour néfaste, le vent soufflait par rafales. Le général Mensier et le général Grillon étaient présents. Après une très longue attente, l'impatience arrive à son paroxysme, j'eus l'imprudence et la témérité de vouloir partir quand même. Le vent reprenait encore plus fort, juste au moment où je quittais la terre et, surpris, je me laissai porter en dehors de l'aire. Je manœuvrai aussitôt pour y revenir, mais, pilote trop peu exercé, je n'y parvins pas; l'Avion s'en éloignait au contraire, se dirigeant vers l'installation d'une école de tir. Le moment était poignant. Je croyais ma perte déjà consommée à travers ces poteaux et barrières, et, par surcroît, l'Avion volait à une vitesse vertigineuse, de travers par rapport au sol. J'avais l'illusion de tomber constamment à droite et je me voyais, à chaque instant, en danger d'être projeté sur le terrain dans les débris de mon appareil. Le sang-froid dans des situations si critiques ne saurait exister. J'avoue que j'avais perdu le mien et, instinctivement, j'arrêtai net le moteur.

Un instant après un grand choc se produisit : l'Avion atterrissait dans le bruit des craquements, après une envolée de 300 mètres. Avant de me dégager, je restai là, immobile, au milieu de mon désastre, plongé dans mon désespoir...

Nous vivions à une période fort troublée. Malgré les conclusions du rapport du général Mensier, très favorables à la continuation des essais, ce premier avion de guerre fut abandonné. Il se trouve aujourd'hui au Conservatoire des Arts et Métiers.

CLÉMENT ADER.

* * *

C'était aux temps héroïques...

Notre ami Delagrange prétendait que le samedi était le seul jour propice aux essais de son appareil, et, à le voir ainsi affirmer sa conviction, nous avions fini par la partager...

Et, chaque samedi, avant le jour, les trois camions partaient de Billancourt pour Vincennes, seul endroit où l'on permettait aux fous de sortir leur ridicule machine dont les gamins riaient.

A onze heures, nous arrivions sur le terrain ; à deux heures, l'appareil était monté, et les essais de mise en marche du moteur commençaient; une heure après il tournait à peu près rond, et à trois

UNE EXPERIENCE DE GABRIEL VOISIN AU-DESSUS DU LAC D'ENGHIEN

Avant d'aborder l'aéroplane à moteur, les premiers aviateurs français essayèrent différents systèmes de planeurs en se laissant glisser du haut d'une colline ou au-dessus de l'eau. Les frères Gabriel et Charles Voisin et Blériot furent parmi les plus audacieux de ces précurseurs.

heures, l'aviateur — mon frère Gabriel — donnait le signal du départ. Quinze secondes après, un grand bruit, et la machine se « désossait ».

Une heure après, les camions étaient rechargés, et le retour à Billancourt — 12 kilomètres — commençait — moins gai que l'allei. Quatre fois déjà, avec une régularité admirable la scène s'était produite. Delagrange s'en fut trouver M. Forestier, le très aimable conservateur du bois de Boulogne et il lui demanda la faveur — accordée précédemment à Santos Dumont — de faire quelques essais d'aéroplane à Bagatelle. Le trajet du Bois à l'Usine était court, et le retour des débris serait moins triste...

Le 30 mai 1907, à dix heures du matin, la machine était prête à l'extrémité Sud de Bagatelle; Gabriel voulait voir « par où ça cassait » et il m'avait confié la direction, tandis que lui-même se rendait au centre de la pelouse. Le moteur mis en marche, je commençai à rouler — pas très vite, attendant à chaque tour de roue le fameux désossement. Au bout de la pelouse, tout s'était admirablement comporté.

On ramène l'appareil à son point de départ, et je mets un peu plus d'avance à l'allumage. Timidement, je tire sur l'équilibreur, et la légère vibration produite par le roulement cesse tout à coup. Vite, je coupe.

Et pour la troisième fois, on recommence.

Maintenant, tant que ça peut. Je décolle je le vois, et j'ai même le temps de le sentir, oh! pas longtemps, car tout à coup, je suis effrayé de mon audace, et, poussant l'équilibreur, je redescends volontairement. Cinquante personnes environ assistaient à cette « performance ». Ils font du bruit comme cinq cents. Santos Dumont n'est pas le moins enragé; le » vol » a duré sept secondes!

Et, joyeusement nous démontons la machine; pour la première fois, elle rentre entière à Billancourt.

CHARLES VOISIN.

⁂ ⁂ ⁂

« Mon premier voyage aérien Châlons-Reims est pour moi le vol le plus émouvant que j'aie fait, bien que mon premier kilomètre bouclé fut très impressionnant. En effet, ce voyage de Reims était terrible, étant donné l'époque où il fut effectué. Je ne savais pas ce qui m'attendait à l'altitude de cent mètres au-dessus des bois et des vallées, car il faut tenir compte de ce que l'appareil de cette époque était loin d'être aussi perfectionné que ceux d'aujourd'hui, puisqu'il y a déjà deux ans de cela. L'appareil ne répondait ni à l'équilibreur, ni aux ailerons, pas plus qu'au gouvernail. Le moteur était d'une remarquable irrégularité et s'arrêtait habituellement au bout de 30 à 40 minutes. L'appareil volait péniblement.

Cependant, je décidais de tenter ce voyage et le lendemain après-midi je partis. Mon biplan s'éleva au début assez facilement, mais je ne pus passer les premiers peupliers, n'étant pas assez haut. Je fus forcé de tourner à gauche et de me diriger à travers la campagne que je ne connaissais pas. Je volais au-dessus des bois de sapins. Au bout de dix minutes, je pus atteindre la hauteur de 50 mètres et traverser la ligne des peupliers, ma bête noire à cette époque. Il y avait également un ruisseau, ce qui me causa une impression très désagréable : j'étais convaincu (et non à tort) que je serais à la merci de remous traîtres au-dessus des bois et des vallées. Mais tout se passa bien. Je montais toujours ayant une peur atroce du sol. Je dus atteindre l'altitude de 100 mètres. A partir de ce moment, je me sentis tranquille et rassuré au point de vue de l'appareil, mais non au point de vue du moteur. Le temps approchait où il avait l'habitude de s'arrêter. Il y eut un raté. Je crus que c'était fini, car il ne faut pas perdre de vue qu'à cette époque les appareils ne planaient pas. Je continuai quand même, risquant le tout pour le tout et pus arriver au terme de mon voyage, atterrissant à 2 m. 50 du mur de la première maison de Reims. J'étais très fatigué, et ennuyé, car le moteur me préparait une belle panne, la butée de l'hélice avait pris du jeu et n'aurait pu tenir longtemps.

Dieu, que ce petit voyage a l'air anodin aujourd'hui, mais je me le rappelle toujours avec une certaine émotion!

HENRY FARMAN.

⁂ ⁂ ⁂

Mon vol le plus émouvant fut ma randonnée aérienne de Londres-Manchester. Ce prix avait donné lieu à une compétition assez ardente et le jour où je me décidais de tenter le vol, l'aviateur Grahame White prenait les mêmes dispositions de départ. Voulant à toute force m'assurer la suprématie dans cette lutte, je n'hésitai pas à partir le soir à 5 h. 1/2, sachant très bien que le jour allait prendre fin bientôt, mais résolu à pousser mon vol jusqu'à la nuit. C'est ainsi que je terminais, dans une nuit presque noire, la première partie de cette randonnée aérienne. La nuit se passa dans une attente fiévreuse, car j'étais informé que Grahame White, aussitôt mon départ, venait de s'envoler à son tour. J'attendis le jour avec impatience et, à 4 heures du matin, alors que l'aube se dessinait à peine à l'horizon, j'étais déjà en position de vol, pensant être talonné par mon redoutable concurrent. Le départ fut impressionnant vu l'exiguité du champ.

CHARLES VOISIN

HENRY FARMAN

LOUIS PAULHAN

Composition inédite d'Orazi.

CHAVEZ AU-DE

Quelle vision effrayante et quel souvenir inoubliable, qu
planant au-dessus de ces rochers abrupts, de ces gorges p
qu'après cette envolée par-dessus les montagnes de glac

S DES ALPES

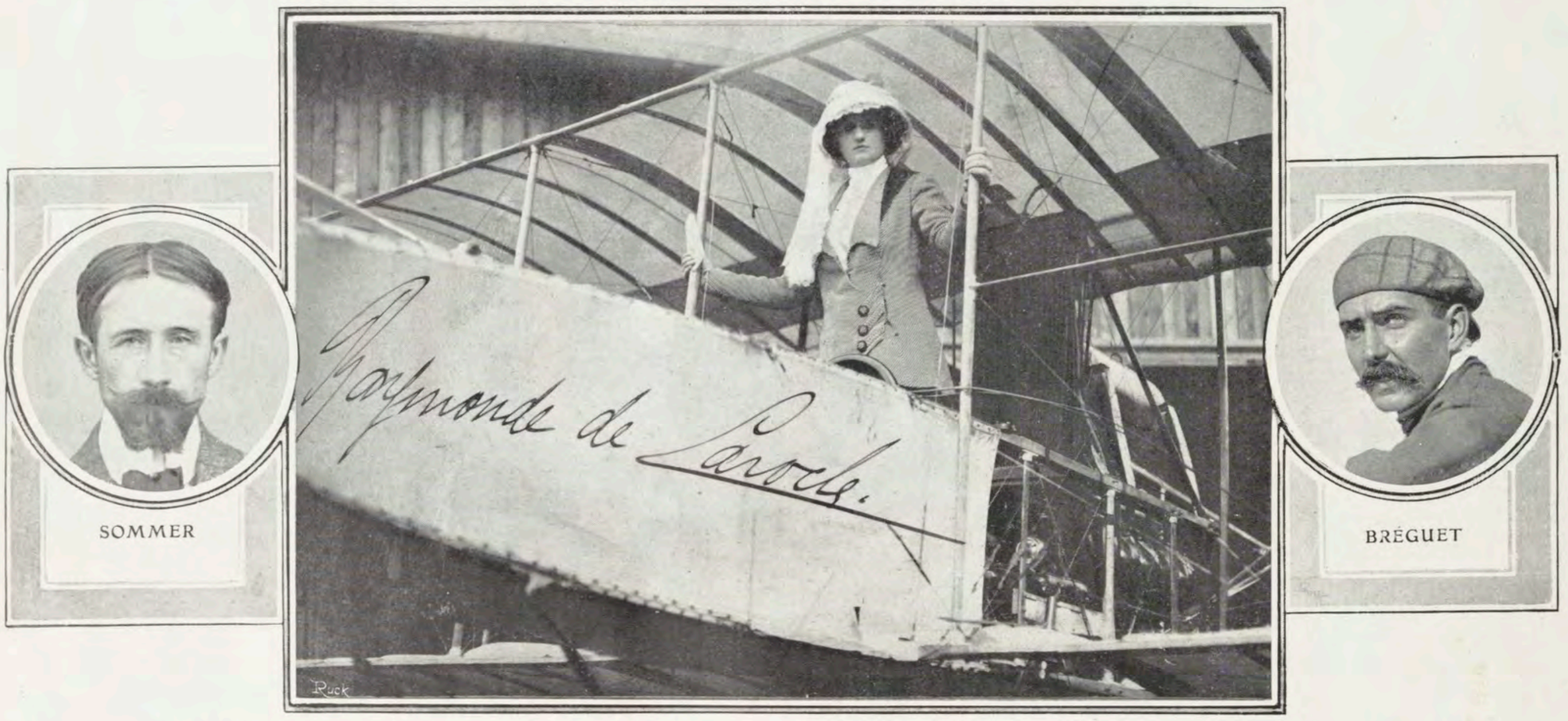
de ce minuscule oiseau blanc, doué d'une âme humaine,
es et de ces glaciers éternels et quelle tristesse à penser
vint se briser lamentablement dans la plaine italienne !

Malgré un vent violent soufflant par rafales, je continuai mon vol vers Manchester. Vous dire les transes par lesquelles je suis passé est presque impossible à décrire, mais qu'il vous suffise de savoir que je fus complètement le jouet des éléments, vent, pluie, grêle, et que c'est grâce à la parfaite connaissance de mon appareil que je dus de gagner le prix offert par le *Daily Mail*. A peine mon atterrissage était-il terminé qu'une pluie diluvienne s'abattait sur la région terminus du voyage.

LOUIS PAULHAN.

* * *

Le vol qui m'a le plus impressionné est celui que je fis au camp de Châlons en juillet 1909, alors que je suis arrivé à battre le record de Wright. Il était 3 heures du matin lorsque je sortais mon appareil du hangar. La première heure fut très pénible, tant le froid était excessif à certains moments. Je crus devoir abandonner, puis le soleil vint à mon aide ; mais quelles manœuvres j'ai dû faire pour arriver à prendre de la hauteur ! Mon gros moteur quatre cylindres pesait 230 kilos. Il eut quelques moments de faiblesse. Je crus à plusieurs reprises le record perdu, arrivant à 5 et 6 mètres du sol.



SOMMER

BRÉGUET

Puis l'appareil s'allégeait, je m'élevais peu à peu et montais à 50 mètres anxieusement.

J'arrive à 2 heures de vol, 2 h. 20 le record est battu. Sept minutes après, mes réservoirs étant vides, j'atterris en vol plané. On me porte en triomphe. C'est du délire.

J'ai bien fait cette année un voyage de 240 kilomètres, Verdun-Charleville et retour, mais je vous avoue que j'ai réussi ce trajet avec une telle facilité que j'ai peu de chose à vous en dire. J'ai volé sans cesse à 100 mètres et n'ai évité aucune ville, aucun accident de terrain. Je ne puis que vous signaler la fin de mon voyage qui fut assez pénible à cause du vent. Plusieurs fois, je vis mon biplan en bien mauvaise posture, mais avec du courage on arrive à tout. Nos appareils sont déjà bien perfectionnés, il faut maintenant des pilotes audacieux.

ROGER SOMMER.

* * *

J'ai maintes fois ressenti dans ma carrière de constructeur-aviateur de fortes émotions. La première, peut-être la plus forte, a été ressentie lors des premiers essais de mon gyroplane, au printemps de l'année 1907, mais c'était une émotion de constructeur et d'inventeur et non de pilote aviateur.

Ce n'est qu'un an plus tard, en septembre 1908, sur mon gyroplane n° 2, que j'éprouvais pour la première fois la sensation de voler. Le parcours n'avait pas été grand, une centaine de mètres seulement et la hauteur fut modeste, deux mètres, peut-être trois, mais c'était en 1908 !

Avec mon aéroplane, il m'est arrivé une fois, alors que je voguais à 150 mètres d'attitude, d'avoir cru infailliblement ma dernière heure arrivée. J'en avais pris mon parti croyant à une rupture d'aile, mais l'instinct de la conservation me fit manœuvrer énergiquement et, grâce à un virage audacieux, je redressais mon appareil. J'ignore comment se fit la descente, mais ce que je sais bien, c'est que je me retrouvais sain et sauf et mon appareil intact, embourbé dans un champ.

Je dois aussi citer mes premiers vols à haute altitude, où enveloppé de nuages, je ne pouvais rien voir ni du ciel, ni de la terre.

Une belle émotion fut celle que je ressentis en arrivant en vue des hangars de dirigeables à Briot, près de Grandvilliers, alors qu'en compagnie du regretté capitaine Madiot, j'avais entrepris de me rendre de Douai aux grandes manœuvres de Picardie.

Quelques reconnaissances militaires par un vent assez violent au-dessus des vallées de Songeons et de Marseille-le-Petit sont également à citer.

Je dois ajouter en terminant que mes émotions les plus fortes ont été ressenties, non pas en pilotant moi-même, mais en voyant piloter les autres.

LOUIS BRÉGUET.

* * *

Il m'est tout à fait impossible de vous dire quel fut mon vol le plus émouvant : il n'y a pas à avoir plus d'émotion en volant en aéroplane qu'en parcourant la route en automobile.

MAURICE FARMAN.

Après m'être entraînée à Mourmelon et m'être brisé le bras dans une chute, je partis à Héliopolis où j'obtins mon brevet de pilote. J'étais à peine remise de mon accident, mais je n'eus aucune appréhension en remontant. Que vous dire de ce premier meeting, sinon que dès que nous prenions l'air, nous étions saisis les uns et les autres par des remous traîtres qui nous ballottaient au gré du vent, au milieu d'un ciel qui semblait pur ? De là je partis à Saint-Pétersbourg.

Le champ d'aviation était petit, trop petit. Aucun de nous ne voulait voler. Et pourtant, chacun nous nous décidâmes. Dans une de mes sorties, je montai à 150 mètres de haut. J'étais enveloppée par la fumée des cheminées d'usines qui entouraient le terrain. Je volais au-dessus des maisons, puis des forêts. Je fis trois tours. Pour atterrir au début du quatrième, je fais une petite courbe, je vire et je coupe mon moteur à 100 mètres. C'était mon premier vol plané, aussi étais-je légèrement émue. A ma grande stupéfaction, rien n'était cassé.

Le tzar qui assistait à cette séance tint à me féliciter. Il me demanda mes impressions et je pus lui avouer que sa présence d'abord, les maisons et le terrain d'atterrissage de 30 mètres de large ensuite, avaient contribué à me serrer le cœur.

Puis, je partis à Budapest où je réussis un vol de 37 minutes. Là encore, les cheminées d'usines qui remplissaient le rôle de pylônes, peut-on dire, provoquaient avec leur fumée des remous fort désagréables. Ce voyage est celui qui m'a laissé l'une de mes plus fortes impressions. Et pourtant, c'est à Rouen que le record des remous a été battu à mon avis. Là, prise dans une espèce de tempête alors que j'étais en l'air, je dus baisser immédiatement mon équilibreur et j'allai atterrir contre les barrières de protection, mon biplan se cabrant. Si j'avais arrêté mon moteur, je serais allée sans aucun doute tomber dans le public. J'eus heureusement un peu de présence d'esprit.

Mlle MARVINGT — ALFRED LEBLANC — ÉMILE AUBRUN

Quant à Reims, j'en ai gardé un souvenir trop mauvais et trop durable pour vous imposer une fois de plus le récit de mon accident.

Bne R. DE LAROCHE.

⁂ ⁂ ⁂

Bien qu'aviatrice débutante, j'ai déjà de nombreux souvenirs en tant qu'impressions et émotions aériennes. Mais il est difficile de comparer les unes aux autres, Un soir, par un temps très calme, lorsque j'étais élève de Latham, à Mourmelon, je fus initiée dans la même seconde aux roulis et tangage des barques aériennes. Je connus là sensation d'un premier remous. A l'atterrissage, Latham me dit que jamais, jusque-là, il n'avait été secoué d'aussi violente façon. Nous eûmes l'impression d'avoir été heurtés à un rocher invisible. Un autre jour, avec ce pauvre Wachter, volant à 30 mètres, nous avons frôlé la collision avec un biplan. J'eus l'impression d'une catastrophe imminente. A quelques mètres de nous, le biplan chavira sans mal pour les pilotes, tandis que nous poursuivions notre vol. Ayant eu de nombreux incidents pendant que je montais avec mes professeurs, je fus beaucoup moins surprise quand je les vécus seule à bord.

Le 1er octobre au soir, je fis un de mes plus beaux vols. Pour la première fois, je volais seule par vent assez fort et avec des remous violents. Au matin de mon brevet, pendant la seconde épreuve, un biplan prit son vol à 60 mètres de moi. Je quittai la piste afin d'éviter son sillage et je montai à 80 mètres. Mais, pendant près d'un tour, il me fut impossible de l'apercevoir. Durant ces instants, j'évoquais la catastrophe Dickson-Thomas. Mes camarades m'apprirent que nous fûmes un moment, à 20 mètres l'un de l'autre. Avec les nouvelles ailes échancrées, cet inconvénient n'existera plus.

Mais je m'aperçois que je vous parle de plusieurs vols sans vous avoir encore désigné le plus émouvant. C'est sans contredit le premier que je fis seule sur mon Antoinette, le 4 septembre dernier. Depuis longtemps déjà, je conduisais complètement l'appareil avec mon dernier professeur Laffont. J'étais aussi sûre qu'un élève peut l'être. Mais, malgré cela, je connus une impression très spéciale et bien neuve. Il y avait un peu de vent et je m'élevais tout de suite à 60 mètres. Le monoplan répondait beaucoup mieux que celui que je montais d'habitude. Et, au premier tour, ce me fut une gêne réelle qui, au second, se transforma en une véritable joie. J'appréhendais un peu l'atterrissage, mais il fut très normal. Enfin, j'avais volé. Ce nouveau sport n'est à nul autre comparable. C'est, à mon avis l'un des plus grisants qui, j'en suis sûre, deviendra l'un des plus pratiqués. Jusque-là beaucoup d'entre nous tomberont encore, mais cette perspective ne fera pas reculer les plus vaillants. Tout en se dévouant à la cause nouvelle, ceux qui ont vraiment une âme d'aviateur, trouveront dans la lutte avec l'atmosphère une large compensation aux risques à courir.

Il est si délicieux d'être oiseau !

MARIE MARVINGT.

⁂ ⁂ ⁂

Mon vol le plus impressionnant fut certainement celui de Mézières-Douai dans le Circuit de l'Est. Jusque-là, j'étais toujours parti dès la première heure. Mais ce jour-là, le vent soufflait en tempête et la pluie nous menaçait. Je la redoutais par-dessus tout, et je reculais mon départ dans l'attente du moment propice. Je voulais être à peu près certain d'arriver, ne voulant pas compromettre par une imprudence le résultat du Circuit. Je désirais conserver toutes les chances de faire cette étape qui devait m'approcher vers le but final.

Vers 3 h. 1/2, le temps ne s'améliorant pas, je décidai de partir et de tenter la chance. Je prends mon vol. Et je ne puis dire combien cette étape fut terrible. Dès le départ, le vent m'emporte une paire de lunettes. Je suis pris par les rafales. Je suis chaviré, bousculé, les yeux me font horriblement souffrir. La pluie m'aveugle, des tourbillons m'entraînent qui m'obligent à atterrir pour la première et unique fois du Circuit avant le but de l'étape. Trois quarts d'heure après, je repars. Le vent soufflait encore plus et pendant les 80 kilomètres qui séparaient Landrecies de Douai, à chaque seconde, j'étais convaincu que jamais je ne terminerais le Circuit. Par bonheur, je réussis à arriver à l'étape. Je renonce à vous décrire quel soulagement je ressentis à cet instant.

ALFRED LEBLANC.

⁂ ⁂ ⁂

L'étape Mézières-Douai m'a laissé le plus terrible souvenir dans ma carrière d'aviateur qui compte déjà plus de 263 vols. Nous avions un vent de 14 à 25 mètres à la seconde. Je traversai trois orages au-dessus des forêts, n'ayant aucun moyen d'atterrir avant d'avoir laissé la forêt d'Hirson derrière moi. Je vous garantis que j'avais grande envie de m'arrêter, étant donné les circonstances dans lesquelles je volais. Mais en dehors de la question du prix, il y avait celle du patriotisme qui primait. Après les attaques dont nous avions été l'objet de la part des Allemands, jamais je n'aurais voulu abandonner. Je parvins à l'étape, où je battais mon ami Leblanc. Après 2 heures 28 de vol pour 160 kilomètres, je vous assure que je poussai un soupir de soulagement non dissimulé.

EMILE AUBRUN.

⁂ ⁂ ⁂

C'était dans mon voyage Paris-Bruxelles, au retour, après Saint-Quentin. A 50 mètres de hauteur, dans un brouillard épais qui ne nous permettait pas de voir à deux cents mètres devant nous, nous passions au-dessus des gares, des villes. Nous étions trop bas et l'appareil était tellement secoué par les coups de vent, que Dufour devait me tenir aux épaules pour que je puisse exécuter les mouvements des ailerons qui demandaient une force extraordinaire. Tout à coup, une rafale survient qui manque de quelques mètres seulement de rabattre l'aéroplane sur un express qui passait ! Nous étions obligés de faire des virages presque sur place, pour éviter des cheminées qui tout à coup apparaissaient dans le brouillard et, en reprenant notre direction, nous étions complètement jetés hors de notre course. Vraiment, je peux franchement vous l'avouer, je n'ai pas gardé une impression agréable de ce voyage.

WYNMALEN.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

LE MATCH BORDEAUX - LYON

La rencontre finale du Championnat de France de football rugby mit en présence, cette année, deux équipes de province. Bordelais et Lyonnais se trouvèrent aux prises. Ce fut une lutte acharnée, dont les enfants du Rhône sortirent vainqueurs.

LATHAM

Qui reste le plus populaire
:: :: *des aviateurs* :: ::

WYNMALEN

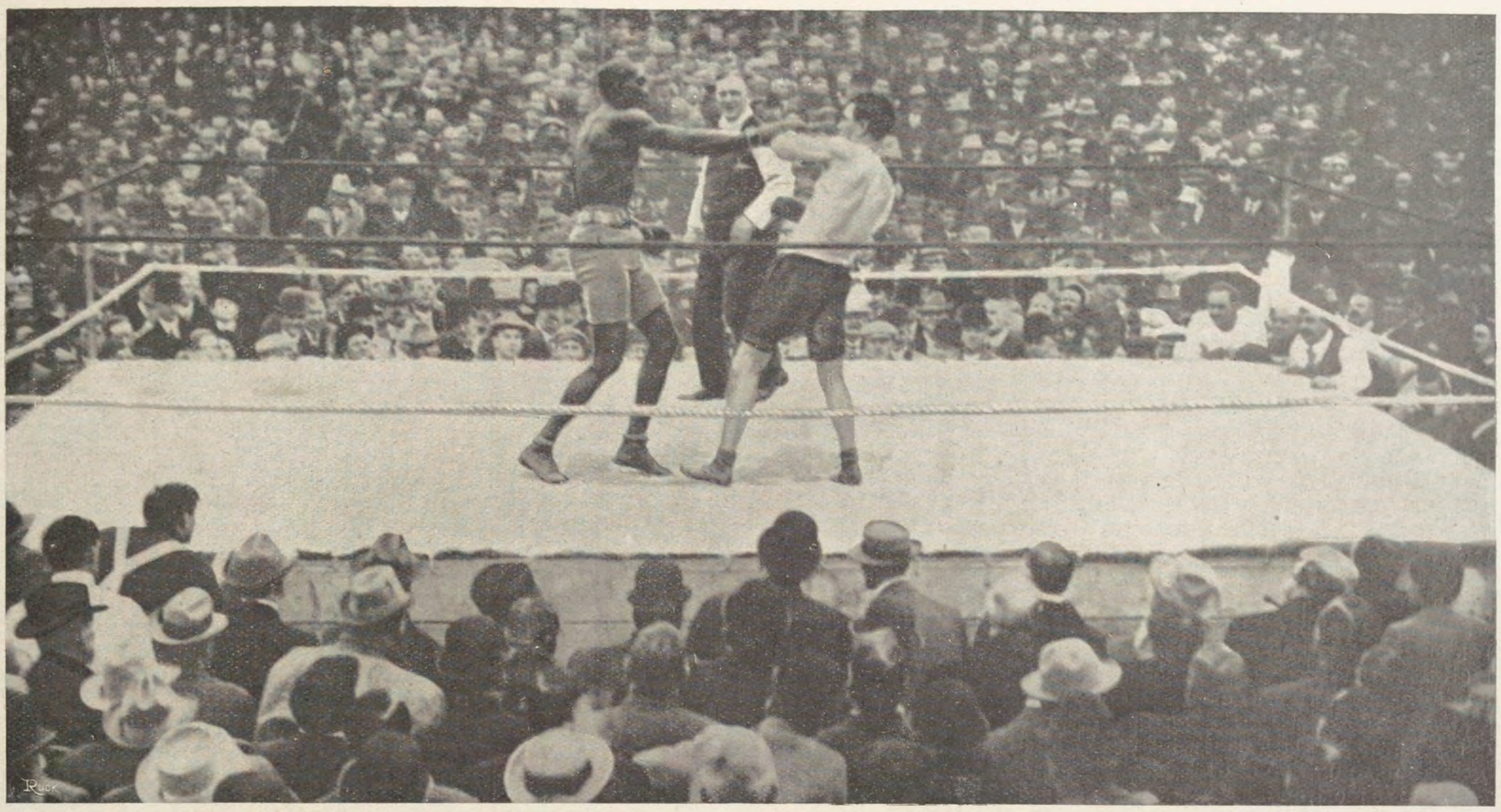
Le gagnant éventuel
:: *de Paris-Bruxelles* ::

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

LATHAM

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

WYNMALEN

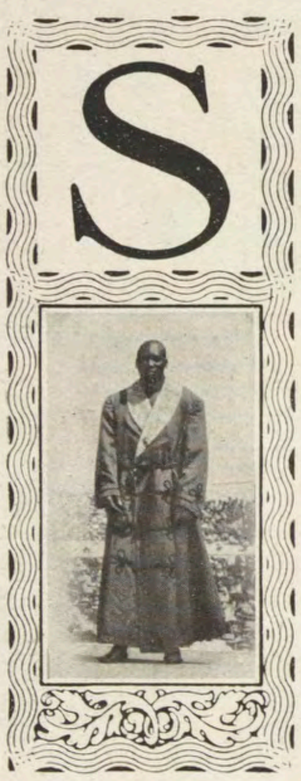


LE MATCH JOHNSON - STANLEY KETCHELL A COLMA (1909)

Quoique poids mi-lourd, c'est-à-dire bien plus léger que le champion du monde, Stanley Ketchell n'hésita pas à le défier. Au 12e round, il eut la gloire de renverser son adversaire, mais aussitôt relevé, celui-ci l'abattait à ses pieds et il y restait assez pour être « compté dehors ».

MES PREMIERS COMBATS

Par JACK JOHNSON



S'IL est vrai que tous les boxeurs célèbres ont montré dès leur plus jeune âge un caractère batailleur, je dois être une exception à la règle, car jamais on n'a rencontré sur le pavé d'Amérique négrillon plus placide que moi. Quand je jouais avec les autres gamins de couleur, dans les rues de Galveston, je n'étais pas celui qui cherchait noise aux autres. Au contraire, dès qu'une querelle s'élevait, je filais prudemment vers la maison.

Je me souviens cependant, qu'un beau jour, las d'être en butte aux moqueries et aux coups d'un mauvais garnement nommé Jake Morris, qui terrorisait tout le petit peuple du voisinage, je l'attendis au coin d'une rue, de pied ferme, et je lui administrai la plus belle volée qu'il ait jamais reçue. Depuis ce moment, chaque fois qu'il me voyait, il se sauvait et j'en tirai une grande autorité sur tous les gamins de couleur de Galveston. Mais je dois dire que je ne rencontrai pas la même admiration auprès de mes parents qui étaient de très braves gens, pieux et craignant Dieu et ne redoutant rien autant que les disputes et les coups.

Mon second combat fut moins impromptu. J'eus cette fois pour adversaire un nommé Dowe Pearson, qui, à la suite d'une aventure où il n'eût pas le plus beau rôle, m'avait traité de menteur. Après un défi solennel, nous nous rencontrâmes dans un carrefour, au centre d'un cercle de gamins qui nous excitaient de leurs encouragements. Mon adversaire était plus âgé et plus lourd que moi, mais je combattais avec un tel cœur que j'en vins à bout.

Ce fut mon premier combat en public. Depuis, j'eus souvent des batailles avec quelque autre garçon, mais toujours avec de plus grands et de plus forts que moi. Ma bataille la plus dure fut à Boston, un jour que je m'étais rendu dans cette ville pour chercher du travail et j'eus pour adversaire un garçon de couleur nommé Lewis. J'avais 14 ans et lui environ 16; il venait de l'Ouest et il avait appris à boxer. Il me donna une des plus dures leçons que j'ai jamais reçues. Mais j'avais ma réputation à conserver et je ne me laissais pas démonter. Nous combattîmes jusqu'à ce que le cercle des spectateurs décida que c'était assez et nous sépara.

Je dois dire que j'étais très content que ce fut fini, et mon adversaire aussi.

Tous les sports m'attiraient, et successivement je courus à cheval, à pied et à bicyclette, avec des succès variés. Mais mes parents voulaient absolument que je choisisse un métier, et ils me firent entrer à Dallas, chez un peintre nommé Walter Lewis. J'avais à ce moment 17 ans, j'étais grand et très musclé et je paraissais d'une force extraordinaire pour un jeune garçon de mon âge.

Mon patron était un grand amateur de boxe ; il avait chez lui un stock de gants et rien ne lui faisait plus de plaisir, après une journée de travail, que deux ou trois rounds entre amis. Il ne connaissait pas grand chose et moi encore moins, tout ce qui était science était du grec pour moi. Néanmoins j'appris à frapper fort et dur.

C'est grâce à Lewis que je suis devenu boxeur.

— Jack, me disait-il, pourquoi ne voulez-vous pas vous mettre à combattre ? Vous avez la taille et l'allonge ; vous êtes plus fort qu'aucun garçon de votre âge. En vous entraînant sérieusement,

vous deviendrez un homme terrible et vous gagnerez tout de suite plus en une soirée que vous ne gagnez maintenant en un an ». Son raisonnement finit par me décider. Je me mis à m'exercer avec tous les camarades qui venaient dans la boutique du peintre et qui savaient un peu de boxe. Finalement, je me décidai à revenir à Galveston et à chercher s'il y avait quelqu'un qui con entit à me matcher contre un homme de bonne réputation. Ce fut donc dans ma propre ville que je combattis la première fois pour une bourse.

Les tristes aventures qui peuvent arriver dans la vie ne sont guère intéressantes que pour celui qui en a été le héros ou la victime. Néanmoins, quand on a eu la chance, comme moi, d'arriver à la notoriété, il est assez curieux de se rappeler ses débuts. Pendant plusieurs années après que je m'étais décidé à adopter la carrière de boxeur, j'ai passé de bien durs moments et je me demande parfois ce que d'autres champions fameux auraient fait en pareille circonstance.

Plus d'une fois je suis monté sur le ring n'ayant rien mangé depuis 24 heures. Souvent, je n'avais dans l'estomac qu'un peu de petit lait et un bout de pain de maïs. J'étais un pauvre garçon de couleur, sans argent, et qui voulait devenir un champion. Je n'attendais de sympathie de personne et je n'étais guère trompé dans mon attente. Tous ces blancs qui hurlaient des encouragements autour de mes premiers rings n'avaient que l'espoir de se délecter quelques heures, de sport ou d'amener du public dans leurs salles. Je ne me trompais pas sur leurs intentions mais, chaque fois qu'ils me mettaient en présence d'un nouvel adversaire, j'apprenais quelque chose de nouveau. Je n'avais aucun système d'entraînement dans mes débuts. Tout ce que je savais, c'est que j'étais grand et fort et que je pouvais recevoir une punition et en donner une au besoin.

Quand je me trouvais dans le ring en face d'un homme qui connaissait quelque chose à la boxe, je l'examinais. J'étudiais chacune de ses positions, chacun de ses mouvements, son mode de défense, son travail du gauche, ses swings, ses hooks, ses upper-cuts, ses manières de briser les clinches, etc. Très souvent, il m'est arrivé de reçevoir de terribles punitions pendant que je me livrais à ces observations, mais de chacune, je retirais un enseignement. Je n'avais aucune autre façon de m'instruire, car je n'avais pas un dollar à dépenser en leçons. Généralement quand je m'apercevais que mon adversaire n'avait plus rien à m'apprendre, la fin du match arrivait, non parfois sans une surprise désagréable pour le professeur.

Je me demande ce que la troupe de blancs qui s'agitaient autour du ring auraient fait ou dit, s'ils avaient su que ce grand garçon noir qui sautait devant eux sur le ring, combattait parce qu'il avait faim et se battait avec d'autant plus de courage qu'il savait que s'il ne gagnait pas, il ne mangerait pas. Souvent, sans un cent dans ma poche, je me suis arrêté dans quelqu'humble cabane où habitait quelqu'un de ma race et j'ai partagé avec lui le peu de nourriture qu'il possédait. Et en sortant, je montais sur le ring et je tombais mon homme. Et je pensais qu'il y avait tout près, dans un coin de la ville, ou au milieu d'un champ, toute une famille de négrillons affamés qui aurait à manger si je sortais vainqueur. Et c'était pour le soir un vrai banquet, du poulet grillé, de la mélasse et du pain de maïs. Depuis, j'ai bu et mangé les meilleures choses qu'il y ait au monde, mais je n'ai jamais rien trouvé d'aussi bon que ce que je partageais avec ces braves nègres sous leur misérable paillote.

Ma mère, en bonne chrétienne qu'elle était, pensait tout à fait différemment de moi. Elle était tout à fait opposée à l'idée de me voir faire de la boxe. Après mon retour de Dallas, nous eûmes de nombreuses discussions. Elle voulait absolument que je retourne chez mon peintre.

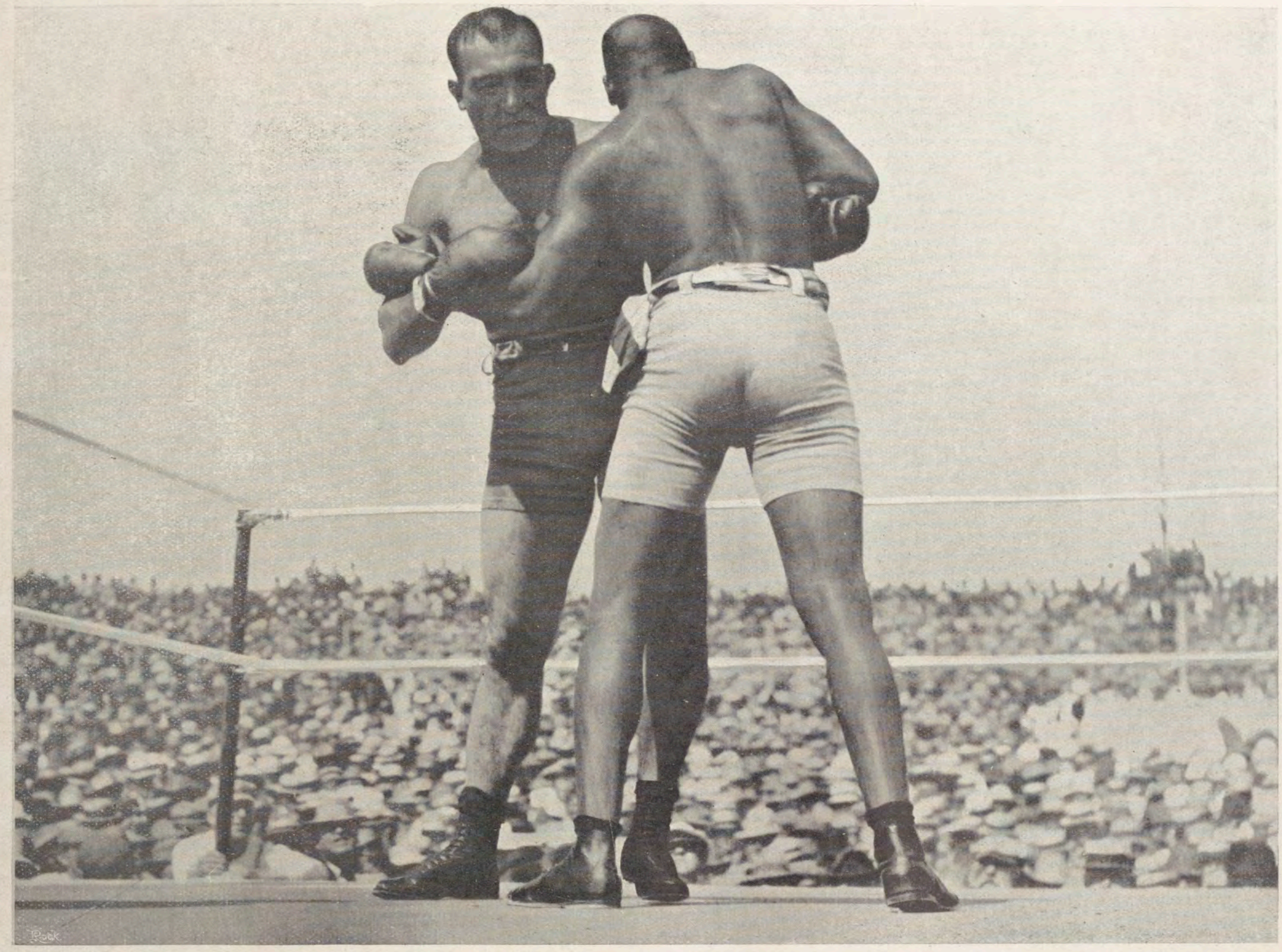
— Ma brave mère, lui disais-je, le Seigneur m'a donné une bonne constitution et des muscles puissants et je peux en profiter pour gagner de l'argent. Je peux travailler comme peintre toute ma vie et mener jusqu'à ma mort une misérable existence. Comment voulez-vous qu'un nègre ait des chances d'arriver dans notre pays? Jamais. Tandis que je puis devenir un champion et gagner plus en une seule soirée que je ne gagnerais en une vie entière à couvrir de peinture les murailles de Galveston. Et je peux être aussi honnête homme comme boxeur que comme peintre.

Alors, la brave femme essayait de me convaincre par toutes sortes d'arguments tirés dc la Bible. Enfin elle finit par ne plus protester, quoique sans jamais me donner un consentement formel.

Mon premier combat régulier pour une bourse fut donc à Galveston. J'avais pour adversaire un nommé Lee. Le ring fut installé dans un coin de l'île et nous n'avions pas d'autre plancher que le sable. C'était au milieu de l'été et il faisait une chaleur épouvantable. Personne n'avait pensé à apporter de l'eau et sous le soleil torride, nous eûmes vite à pâtir de cet oubli. Enfin, un spectateur compatissant prit un seau qu'il alla remplir à une mare voisine. L'eau était chaude et saumâtre, mais elle nous désaltéra. Lee était un rude adversaire; j'étais encore presqu'un gamin, mais

JACK JOHNSON

Champion du monde des poids lourds, le récent vainqueur de Jim Jeffries.



LE MATCH JOHNSON - JEFFRIES A RENO (1910).

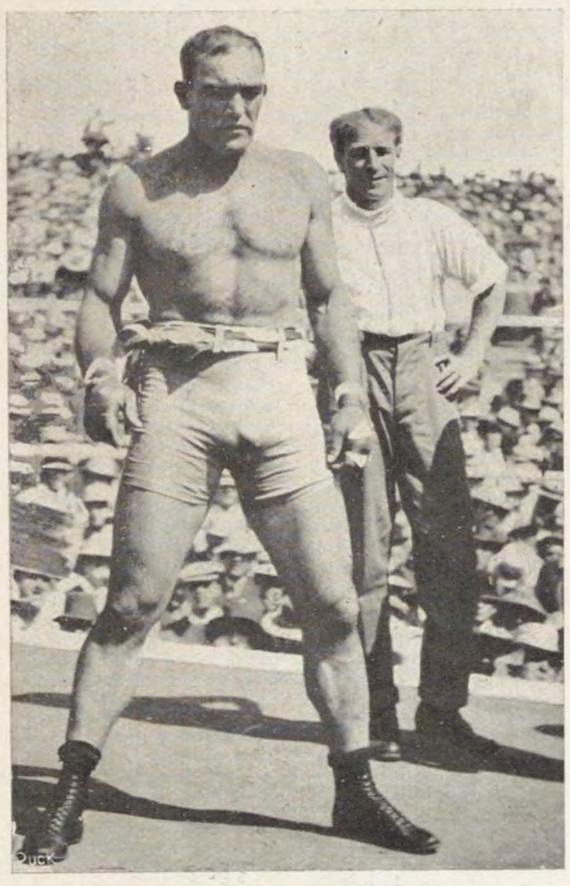
Le dernier match de Johnson fut celui qui le mit en présence de Jeffries à Reno, le 4 juillet 1910. Malgré toute sa vaillance, le vieux champion ne put avoir raison de son noir adversaire et pour la première fois de sa vie, fut mis knock-out.

aussi grand, sinon plus, qu'un homme de taille moyenne. Ce fut un dur combat, mais j'eus cependant mon adversaire au seizième round par un droit au corps, doublé d'un gauche à la mâchoire.

Quelque temps après, j'étais en train de bêcher un coin de jardin pour ma mère, quand un de mes petits frères m'appela en sifflant par dessus la haie : « Dites-donc, Jack, me dit-il, il y a là quelques blancs qui disent que Bob White vous aura en quinze rounds. Il y a un peu d'argent à gagner pour vous. Qu'en dites-vous ? »

Pour toute réponse, je laissai là la bêche et sautai par dessus la haie. Je ne me sentais pas très bien ce jour-là. Je n'avais rien dans l'estomac depuis la veille qu'un verre de petit lait. Cela n'empêcha pas que Bob ne put m'avoir en quinze rounds et que j'eus la décision pour moi et quelques dollars, je ne sais plus au juste combien.

Après cela, je me rencontrais encore avec quelques hommes aux environs de Galveston. Je me décidai alors à parcourir le monde, à essayer de boxer de côté et d'autre, et à m'attacher au camp d'entraînement d'un boxeur en renom. Il n'y avait plus rien à faire pour moi à Galveston. Les bourses que l'on m'offrait étaient vraiment trop minimes, dix, quinze ou vingt dollars au plus. Après le combat, il ne me restait plus rien, ou des dettes; car j'avais à payer un ou deux soigneurs et leurs gages absorbaient toute la bourse et quelquefois plus.



LE PREMIER ET LE DERNIER ADVERSAIRE DE JOHNSON

Au premier plan, Jim Jeffries et derrière, Joe Choinski, que Johnson rencontra en 1901 et qui fut son premier adversaire sérieux.

On m'a souvent demandé : quel est votre plus dur combat ? Il est assez difficile de répondre à cette question. Comme je l'ai dit, très souvent quand j'avais l'air d'être en difficulté, j'étudiais quelque coup de mon adversaire et, tout absorbé que j'étais, je recevais quelques sévères punitions. Tous les combats se ressemblent, en somme, quoique naturellement, il y ait des hommes plus forts et plus adroits que d'autres, qui ont de nouveaux trucs et qui peuvent vous porter un coup d'une position où vous étiez loin de vous y attendre.

Après avoir quitté Galveston, je m'en allai à Memphis. Après quelques broutilles ça et là, je me rencontrai avec Klondik. Au bout de six ou huit rounds, il commença à sauter sur le ring et au round suivant, je l'envoyais hors du ring. Quelques années après, je le rencontrai à nouveau et nous fîmes match nul en vingt rounds. Dans une dernière rencontre, je le mis knock-out au treizième round.

De ce combat à Memphis, je gagnai juste assez pour payer mon voyage jusqu'à Springfield. J'avais l'intention de pousser jusqu'à Chicago, mais l'état de mes finances ne me permit pas de dépasser Springfield. Là, un nommé Johnny Carter me prit en pension pendant quinze jours en attendant qu'il me préparât un match. La nourriture était loin d'être abondante et, pendant ces deux semaines, je n'eus guère à manger autre chose que du pâté et du lait. Carter arriva à trouver cinq hommes qui voulurent bien consentir à se

LE MATCH JACK JOHNSON - TOMMY BURNS A SYDNEY (1908).

Il nous a paru intéressant, en face de ses premières rencontres sur des arènes de fortune, dont parle Jack Johnson, de publier des photographies de ses derniers matches qui se disputèrent devant des dizaines de milliers de spectateurs. C'est ce qui explique le contraste voulu entre le texte et les illustrations de cet article.

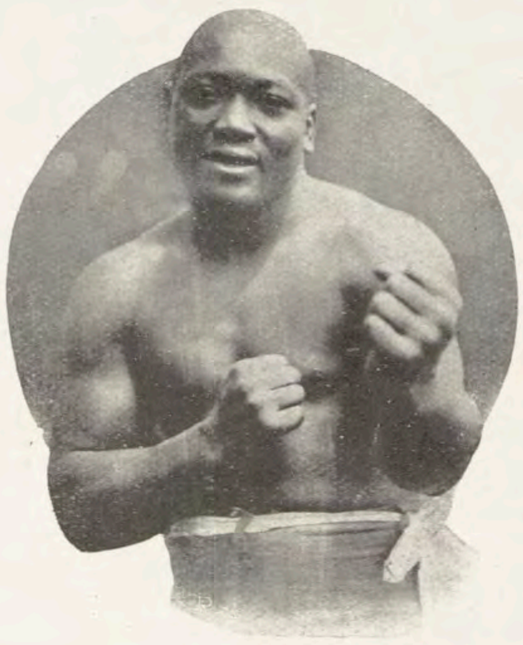
rencontrer avec moi. J'ai oublié leurs noms, en admettant que je les aie jamais sus. Je me souviens seulement que c'étaient de grands diables, dont l'un était mineur et l'autre maçon.

—Savez-vous, Jack, me dit Carter le jour du combat, il faut mettre ces cinq hommes hors du ring ce soir, ou c'est moi qui vous mettrai dehors. Il faut battre toute la bande, ou vous n'avez plus à manger ». C'est ce que je fis. Je n'avais pas été capable jusqu'ici de gagner beaucoup de bons dîners, mais ce soir je me sentais très en forme et puis, je désirais surtout m'en aller à Chicago. Je rencontrai donc les cinq gaillards, l'un après l'autre. Ils étaient tous grands et forts, mais, en réalité, ils ne connaissaient rien au noble art. Ils vinrent sur moi chacun à leur manière, mais je me débarrassais d'eux l'un après l'autre. Je ne fus que peu touché, quoique, à la fin, je commençais à être très fatigué. C'est ce que j'appelle ma « Battle Royal » cinq combats et cinq victoires en une soirée.

J'entrai ensuite comme sparring partner de Kid Carter, le fameux poids moyen de Brooklyn, qui était alors à Alameda et qui s'entraînait en vue de son match avec Georges Gardner qui devait se donner à San Francisco. Quelques jours avant la rencontre, plusieurs journalistes vinrent à Alameda pour assister aux travaux de Carter. C'était son dernier assaut avant le combat. Après quelques rounds avec d'autres entraîneurs, Kid m'appela et je pris les gants. Il avait, évidemment, l'intention de me malmener, comme font tous les boxeurs avec leur sparring partner. Tout ce que celui-ci peut faire de mieux, c'est de répondre : Merci ! je me laissai faire pendant une ou deux minutes, mais, je ne sais si c'est la présence des spectateurs qui m'excitait, je portai à mon adversaire un coup dur à l'estomac. C'était vraiment mortifiant pour le patron de recevoir un coup dur de son entraîneur. Il poussa un juron et se précipita sur moi. Je perdis la tête ; je ne pensai plus au rôle modeste que j'avais à jouer et je me mis à riposter comme si nous avions eu un véritable combat. Ce fut la plus grande surprise de sa vie. Je sentais que je le dominais à chaque coup et, plus nous allions, plus j'avais la conviction que ma supériorité sur lui devenait plus grande. Bill Jordan, qui était parmi les spectateurs, nous sépara. Il était temps, car j'étais tellement excité que je crois qu'il ne serait plus rien resté du grand Kid Carter.

Le combat arrêté, on essaya de nous réconcilier. Mais mon patron était trop furieux et je perdis ma place. Le lendemain, j'eus le plaisir de lire dans tous les journaux l'éloge du merveilleux noir qui avait mis Carter en difficulté. C'était la première fois que le nom de Jack Johnson se trouvait imprimé. Je dois dire qu'il l'a souvent été depuis.

JACK JOHNSON.



MORANE

L'ancien recordman du monde de la hauteur

LEBLANC

Le fameux vainqueur du Circuit de l'Est

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

MORANE

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

LEBLANC

UNE ÉCHAPPÉE

Après une suite successive de melées, de plaquages, le jeu est devenu très dur ; pourtant un équipier parvient à tromper les adversaires ; brusquement il tente de fuir avec le ballon ! Hélas, il n'ira probablement pas loin, les trois quarts font bonne garde, et cette échappée se terminera vraisemblablement par une melée ouverte.

LES PROPOS D'UN VIEUX JOUEUR

Par T. H. VILE

Le football rugby moderne est un jeu extrêmement scientifique, se jouant non pas avec brutalité, mais avec toutes les ressources que peuvent donner la force physique, l'entraînement, le courage et le cerveau.

De tous les sports pratiqués aujourd'hui c'est peut-être celui qui exige le plus de qualités.

Le temps n'est pas loin encore où les jeunes Français ayant quelques vagues notions du jeu, croyaient jouer au football rugby lorsqu'ils avaient donné quelques coups dans un ballon et s'étaient vigoureusement jetés à terre.

Mais quelques années ont suffi pour changer tout cela et, aujourd'hui, grâce à cette faculté merveilleuse d'assimilation que possède votre race, vous êtes devenus nos égaux ou en passe de le devenir.

Pour moi, une équipe ayant de bonnes lignes arrières, c'est-à-dire demis et trois-quarts et, commandée par un bon capitaine, doit faire du beau et du bon jeu.

Le football rugby s'est surtout développé dans le pays de Galles, véritable pépinière de demis, c'est dans ce pays que nous trouvons cette merveilleuse science de combinaisons qui a complètement remplacé la tactique ancienne et démodée ; cette science dépend surtout du demi intérieur et du trois-quart centre.

Ordinairement, on se trouve bien lorsque l'un ou l'autre de ces deux joueurs est le principal facteur dans l'attaque, de cette façon, chacun est responsable de son initiative et des efforts qu'il a dépensés.

Le demi, souple et vif, doit avoir beaucoup de qualités d'observateur ; il doit pouvoir comprendre la partie à n'importe quel moment et voir quels sont les points faibles de l'adversaire, et en profiter de suite, il ne perd pas le ballon des yeux, et tous ses efforts tendent à tromper le camp adverse.

Calme, il doit avoir énormément de sang-froid et surtout de l'à-propos. Que de belles occasions a-t-on laissé passer ! que d'essais ont été manqués par le manque de décision d'un demi ! et pourtant, lorsqu'il s'entend bien avec son trois-quart, quel beau jeu il peut faire !

La place de trois-quart centre ne va pas à tout le monde et s'il est vrai qu'avec de la bonne volonté on peut se développer soi-même, il est nombre de qualités qu'il faut avoir vraiment innées chez soi pour faire un joueur de classe.

Comme pour le demi, il est nécessaire d'avoir énormément d'œil et de promptitude, et de pouvoir juger rapidement la situation. De plus, un bon joueur sera robuste, fort, continuellement en bon état, car si l'entraînement est toujours nécessaire, il est encore plus utile pour le trois-quart que pour les autres équipiers ; il saura faire et intercepter les passes avec justesse et certitude, donner de bons coups de pieds et faire des plaquages sûrs. Enfin, pour qu'un team puisse faire du bon jeu, il faut qu'il soit commandé par un joueur de classe, au jugement très sain, se connaissant en hommes, capable de se faire écouter et respecter de ses joueurs.

Que de fois une équipe inférieure, mais bien conduite, est arrivée

TENTATIVE DE RENTRÉE EN TOUCHE

Toutes les ruses sont bonnes en football rugby : un demi s'est emparé du ballon et tente de fuir, serré de près et ne pouvant le passer à un équipier de son camp, il cherche le salut dans la touche! Y parviendra-t-il? Les adversaires vont faire l'impossible pour l'en empêcher, et une lutte superbe va s'engager.

à battre des adversaires qui leur semblaient invincibles de prime abord.

J'ai été très peu longtemps capitaine et je m'excuse d'avance auprès des footballeurs de ne pouvoir traiter ici que d'idées générales, mon inexpérience m'interdisant de parler de choses que de vieux camarades pourraient traiter beaucoup mieux que moi.

J'ai joué pour trois clubs, dont Newport, pour le comté de Monmouthshire, pour le pays de Galles et pour l'équipe anglo-australienne de 1904, et c'est surtout en voyant les ennuis des capitaines de ces différentes équipes que j'ai appris le peu que je sais.

La façon dont un capitaine remplit ses fonctions a une importance capitale dans une équipe de premier ordre — en réalité dans n'importe quelle équipe. J'ai souvent joué contre des équipes très habiles qui n'ont pas réussi à vaincre, uniquement par suite d'une mauvaise direction, et d'autre part, j'ai joué avec une équipe de force moyenne et gagné parce qu'elle était bien dirigée. Je pourrais donner beaucoup d'exemples à ce sujet, mais il en est un dont je me souviens particulièrement : c'est le match international Gallois-Ecossais de Swansea, le 1er février 1908, que les Gallois gagnèrent à n'en pas douter, du fait de la brillante direction de George Travers.

Chacun s'accorde à reconnaître combien il est honorable d'être capitaine d'une équipe jouissant d'une brillante réputation dans le monde du football, mais peu de gens se doutent des devoirs qui incombent au capitaine, tant sur le terrain qu'en dehors du terrain.

On le choisit comme capitaine, peut-être un mois avant l'ouverture de la saison et ses soucis commencent alors aussitôt.

Sa première préoccupation est celle de l'équipe qu'il aura à diriger. Peut-être sait-il que quelques-uns des joueurs de la saison précédente devront se retirer — ce sont de plus anciens joueurs que lui-même et ils ont fourni une brillante carrière, mais leur heure est venue. Dans l'intérêt de l'équipe, ils devraient abandonner et il faut que le capitaine le leur dise. Il lui faut être ferme et franc, mais il doit leur faire comprendre, avec tous les ménagements possibles, qu'ils doivent céder leur place.

C'est là, je crois, un des devoirs les plus désagréables d'un capitaine. C'est, en effet, une tâche très délicate, que de déclarer à un homme désireux de jouer encore, qu'on n'a désormais plus besoin de ses services.

Il importe ensuite de rassembler les éléments de l'équipe probable.

Bien entendu, un capitaine ne peut faire une saison avec quinze hommes seulement; il lui faut des réserves. Il se peut que le Club dispose d'une seconde équipe compétente ; dans ce cas, un homme est promu à la première équipe, quitte à retourner aux réserves, lorsque ses services ne seront plus requis.

Tout cela semble très simple, mais, supposons qu'il y ait environ dix avants, tous identiquement de la même force? Certains d'entre eux devront jouer pour les réserves chaque semaine — et tous à tour de rôle. D'autre part, s'il y a 10 hommes différents, il devra y avoir 10 dispositions différentes : il se peut que cinq soient disposés, se déclarent prêts à figurer à tour de rôle dans les seconds.

C'est là une des plus grandes

MÊLEE OUVERTE

Un joueur vient d'être plaqué, les équipiers se forment en mêlée ouverte devant le ballon et tâchent de l'emmener chez l'adversaire. Nombreux sont les joueurs qui se coucheront sur le ballon pour empêcher le dribbling.

préoccupations du capitaine. Il lui faut étudier minutieusement les dispositions de chacun d'eux et décider de la meilleure façon de leur dire qu'ils ne participeront pas au prochain match.

Il est évident qu'en choisissant ceux qui doivent ou non jouer, un capitaine doit avoir dans l'esprit la liste de tous les matches des six ou sept semaines suivantes. Parfois, il aura besoin de bons joueurs pour la mêlée, et parfois, d'équipiers sachant jouer le jeu ouvert, et quelquefois, la chose la plus importante sera la façon dont les équipiers comprennent la touche ou remise en jeu du ballon; et il aura besoin de ses huit meilleurs joueurs pour le même genre de jeu.

Ensuite, le capitaine a de nombreuses préoccupations au sujet du système d'entraînement. Il se peut qu'il n'approuve pas le mode d'entraînement qui a été en vogue pendant plusieurs années, sous la direction de capitaines victorieux; ou bien, il se peut que l'entraîneur faisant partie du Club depuis très longtemps déjà, ses méthodes puissent sembler surannées au nouveau capitaine. En effet, une évolution s'est produite dans le football avec le temps et, si un capitaine estime qu'une modification de la méthode d'entraînement est nécessaire, il ne doit pas hésiter à y avoir recours et il doit persister jusqu'à ce qu'il se soit rendu compte que ce changement ne s'imposait pas. Mais, pour effectuer un changement de ce genre, il importe d'user de beaucoup de tact.

Bien entendu, le capitaine a des soucis sans nombre pendant la semaine qui précède un match important, mais s'il est avisé, j'estime qu'il lui est possible de contenter presque tout le monde. Avant de passer à un autre point, je voudrais donner un petit conseil à tous les capitaines présents et à venir.

Posez cette règle en principe absolu : pas d'entraînement durant la semaine; ne pas jouer le samedi. Que tous les hommes soient capitaines durant l'entraînement, mais que le capitaine soit le seul qui commande l'équipe sur le terrain. Une équipe bénéficiera ainsi des idées de tous les joueurs participant à l'entraînement ; après quoi, ces idées pourront être discutées, mises à l'épreuve et, adoptées ou rejetées suivant le cas; mais, pendant la partie, il n'y aura qu'un chef.

Les soucis d'un capitaine sur le terrain sont nombreux. Il lui faut bien entendu, prendre des décisions immédiates; il doit en quelque sorte être à la fois joueur et spectateur; remplir son propre rôle et veiller à ce que les quatorze autres remplissent le leur; surveiller ce que font les adversaires et essayer de deviner ce qu'ils vont faire.

Le capitaine se sera préalablement entretenu avec ses hommes pendant quelques minutes avant la partie. C'est là un détail extrêmement important, car, bien que le capitaine, lorsqu'il connaît l'état du terrain, aura sans doute déjà pris, au moment où il arrive au vestiaire, une décision sur ce qu'il convient de faire, il se renseigne sur les joueurs qui lui sont opposés, il discute les différents points et peut exposer des idées, ou recevoir des propositions de nature à modifier radicalement le plan d'attaque et de défense conçu tout d'abord.

Un petit speech du chef — bref et bien senti, — aidera à gagner des matches comme ce fut souvent le cas à l'époque du célèbre trois-quart Gwyn Nicholls. S'il a le choix du terrain, le capitaine devra se montrer très circonspect sur le côté à prendre. Un grand nombre de matches sont perdus du fait d'un choix non judicieux du terrain. Il faut prendre en considération le soleil, le vent, l'inclinaison du sol s'il en existe.

La préparation de ses hommes et celle de ses adversaires peuvent l'amener à un choix qui semble bizarre aux spectateurs.

Willie Trew, de Swansea, le capitaine gallois, un des capitaines les plus habiles que je connaisse dans cet ordre d'idées : a remporté un grand nombre de victoires par suite du choix judicieux du terrain.

Un capitaine devrait toujours donner l'exemple à ses équipiers : ne jamais se mettre en colère, ne jamais combattre les décisions de l'arbitre, et ne jamais permettre à un de ses hommes de mal lui répondre. Si un capitaine a des doutes au sujet du plan d'attaque, il doit réunir ses joueurs à mi-temps, leur exposer ses projets et leur demander des conseils. L'équipe de Newport a gagné un grand nombre de matches l'année dernière de cette façon, car j'ai pu mettre à profit d'utiles suggestions, alors que les choses avaient assez mal marché durant la première mi-temps.

Il ne faut pas qu'un joueur soit autorisé à « jouer pour la galerie ». Tous les yeux devraient rester fixés sur le capitaine. Plus d'un essai a échoué par suite du retard d'un ailier inattentif à prendre position, alors que tout le monde a aperçu le signal du capitaine.

Le choix d'une équipe est une chose relativement facile, mais il faut veiller à toujours avoir les mêmes joueurs, car la cohésion est une chose de tout premier ordre. Il n'essaiera pas de nouveau inutilement.

Il ne faut pas exagérer non plus les fonctions du capitaine, comme l'ont fait certains de mes amis qui allaient jusqu'à s'occuper de la nourriture de leurs équipiers, j'estime que l'on a fait son devoir lorsqu'on amène son équipe sur le terrain complètement entraînée et que l'on est arrivé à ce résultat sans ennuyer personne.

Enfin voilà la saison finie, tout le monde va prendre un peu de repos et pourtant une grande préoccupation tracasse déjà le chef; celle de maintenir ses hommes dans la même forme, ou de les empêcher de se décourager après une défaite. Et s'il reussit à maintenir la cohésion parmi ses joueurs et que les premiers matches trouvent sur pied une équipe puissante, forte, assouplie il est plus

ARRÊT D'UN DRIBBLING

Enfin après des péripéties sans nombre, le ballon vient d'arriver au joueur, il va en profiter pour chercher à dribbler, jeu très dangereux pour l'adversaire et toujours difficile à arrêter quand plusieurs joueurs s'entendent. Mais il est serré de trop près et c'est un jeu d'enfant pour les adversaires de l'arrêter presque au départ.

UNE MÊLEE MOUVEMENTEE

On ne fait pas toujours ce que l'on veut au football rugby ; le plus souvent, lorsqu'ils sont pressés, les joueurs se mettent en mêlée comme ils peuvent, les retardataires qui ne trouvent pas leur place habituelle protestent vivement, mais, bah ! dans le feu de la partie, on oublie vite et, par aevoir, on se met comme on peut et l'on pousse tout de même. Il faut empêcher les adversaires d'avancer et les plus mauvaises têtes deviennent dociles.

que récompensé de tous les soucis que lui ont attiré ses fonctions de chef d'équipe.

Comme on le voit, les devoirs d'un capitaine sont multiples et, il n'est pas toujours facile d'occuper cette place ; il faut hélas compter avec beaucoup de difficultés pour arriver à un résultat bien souvent improbable ; la mauvaise volonté des joueurs, la faiblesse de caractère de ceux qui sont sujets à se laisser facilement entraîner, les accidents imprévus, les maladies : tous ces ennuis retombent sur le chef.

Et puis, malheureusement, en voulant faire pour le mieux quelquefois on tombe dans l'exagération ; attention au surmenage ! Il est bon d'être prêt, mais comme dit, je crois, un proverbe français, on perd tout à vouloir tout gagner.

Pour éviter cela, le capitaine sera obligé de suivre méticuleusement le travail individuel de chacun de ses hommes, savoir arrêter à temps ceux qui pourraient donner des signes évidents de fatigue et les remettre progressivement dans la bonne voie. Quelquefois enfin, lorsque vous êtes arrivé à présenter une équipe que vous croyez prête et capable de faire du bon jeu, il vous arrive au dernier moment un avatar qui démolit tout. Hélas ! Il faut tout recommencer, il faut remanier toutes ses lignes, et ce n'est pas chose facile.

Pour lui-même le capitaine doit-être dur, et se traiter avec beaucoup moins d'égards qu'il ne le fait pour ses joueurs : il joue s'il est malade ou blessé et, même contraint de quitter le terrain, il n'en demeure pas moins le véritable chef et continue à surveiller et encourager ses équipiers.

Le capitaine donne toujours le bon exemple ; à cette condition il pourra exiger de son « team » le plus grand travail, les efforts les plus violents.

T. H. VILE.

PAULHAN

L'heureux gagnant de Londres-Manchester

WEYMANN

Le premier compétiteur du Grand Prix Michelin

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

PAULHAN

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

WEYMANN

LA TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES

LAPIZE AU COL DU TOURMALET

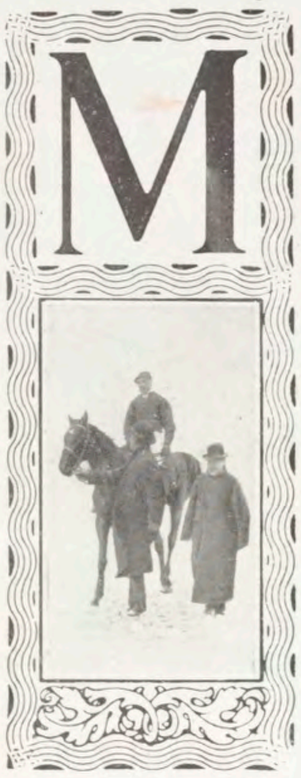
Ce fut une véritable épopée que la traversée des Pyrénées par les coureurs du Tour de France. Dans ces côtes abruptes, dont quelques-unes ont près de 20 kilomètres, les meilleurs coureurs furent contraints de mettre pied à terre.

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE GRAND NATIONAL

Le Grand National de Liverpool constitue l'épreuve la plus dure existant dans le steeple-chasing. Le long parcours, les obstacles divers permettent de considérer ceux qui y triomphent comme de vrais champions.

Mes trois victoires dans le Grand National

Par ARTHUR NIGHTINGALL



Mes victoires dans le Grand Steeple National de Liverpool, la plus importante épreuve de cross-country du sport hippique, sont mon meilleur titre de gloire. C'est l'ambition de tous les jockeys de triompher dans cette course et de passer les durs obstacles sans peine. Leur nom demeure fameux. Mais aussi, rien n'est plus difficile que d'obtenir la victoire. Le parcours nécessite un galop extrêmement dur et fatigant. Les *fences* sont nombreuses et formidables. Les risques sont assez sérieux pour calmer l'ardeur des plus enthousiastes. Il est rare de terminer le parcours, même en gagnant, sans avoir commis une faute. Des sportsmen subtils ont dépensé de nombreuses années de leur existence et des sommes considérables, dans l'espoir de s'approprier ce championnat du monde, peut-on dire, et ils n'ont pu y réussir. D'autres propriétaires plus heureux ont triomphé dès la première tentative.

Il est également à noter que nombre de jockeys de steeple, cavaliers possédant une adresse, une vigueur et un jugement remarquables, n'ont jamais réussi dans cette épreuve. Ils ne montaient pas de chevaux suffisamment bons pour semblable dessein, ou avaient la malchance de tomber en route.

Le cheval qui triomphe dans le Grand National doit être vraiment bon, un véritable champion, le phénix des steeple-chasers. Il doit avoir de la vitesse, une puissance indomptable et une adresse impeccable pour sauter. Les obstacles d'Aintree sont plus larges et plus hauts que sur tout autre hippodrome, et ils doivent être sautés et non pas traversés comme on fait souvent. La distance est très longue, trop longue même pour les quadrupèdes et les bipèdes engagés, et la course doit être menée à toute allure d'un bout à l'autre. Comme spectacle sportif, d'ailleurs, cette course est sans égale dans le monde entier. Le Grand Steeple d'Auteuil même ne saurait rivaliser avec lui.

Il faut une aptitude absolument parfaite sous tous les rapports pour y pouvoir briller. Et la principale des recommandations que je pourrai donner, c'est de se débarrasser soigneusement de toute graisse inutile, c'est là le billet sans lequel il est impossible de gagner à la grande loterie.

On raconte notamment l'histoire d'un gentleman-jockey qui monta une fois dans le National — une fois seulement — sans avoir pris la peine de s'entraîner de façon spéciale. Il avait la conviction qu'il était dans une excellente condition. Quel fut le résultat de la terrible lutte? Il fut battu avant son cheval. Il était incapable de fournir le plus léger effort, quand le moment opportun arriva pour lui. D'aimables amis compatirent à sa lamentable défaite, affirmant qu'il aurait pu faire mieux, infiniment mieux, s'il avait eu soin de réduire son poids, et s'il avait été moins gros mangeur pendant les quelques jours qui précédèrent la course. Ils lui dirent qu'il s'était présenté hors de forme. Mais lui, les yeux larmoyants, dédaignait leurs flatteries, en reconnaissant trop tard qu'il avait eu tort de ne pas se ménager.

— Je suis bien puni, disait-il, j'ai fait des excès, je n'ai pas cessé de manger avec un appétit d'enfer tandis que je m'entraînais.

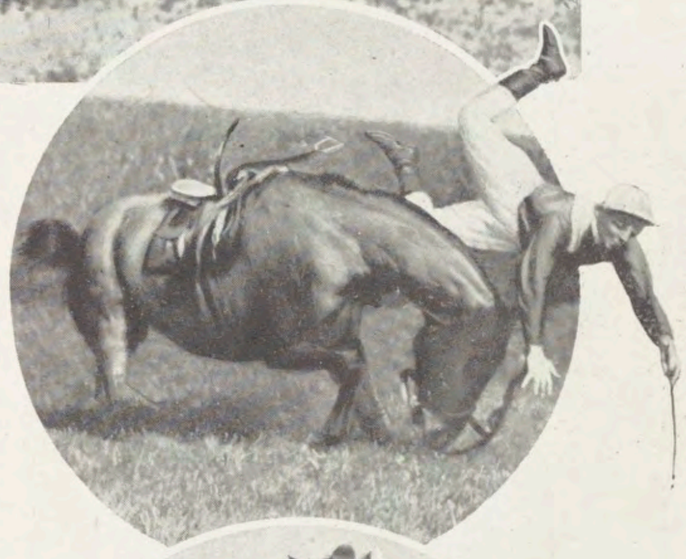
Avant de vous parler de mes propres succès dans le Grand National, je dois vous dire que je commençai à monter à cheval à un âge vraiment précoce. Dès ma plus tendre enfance, j'étais spécialement entraîné pour la profession de jockey. Ma famille s'occupait d'hippisme et toutes les facilités nécessaires m'étaient accordées. J'adorais l'équitation. Etant enfant, je montai plusieurs vainqueurs sur le plat. Mais devenant trop lourd pour cette branche du sport, je commençai à travailler sur les haies et les obstacles avec joie et enthousiasme.

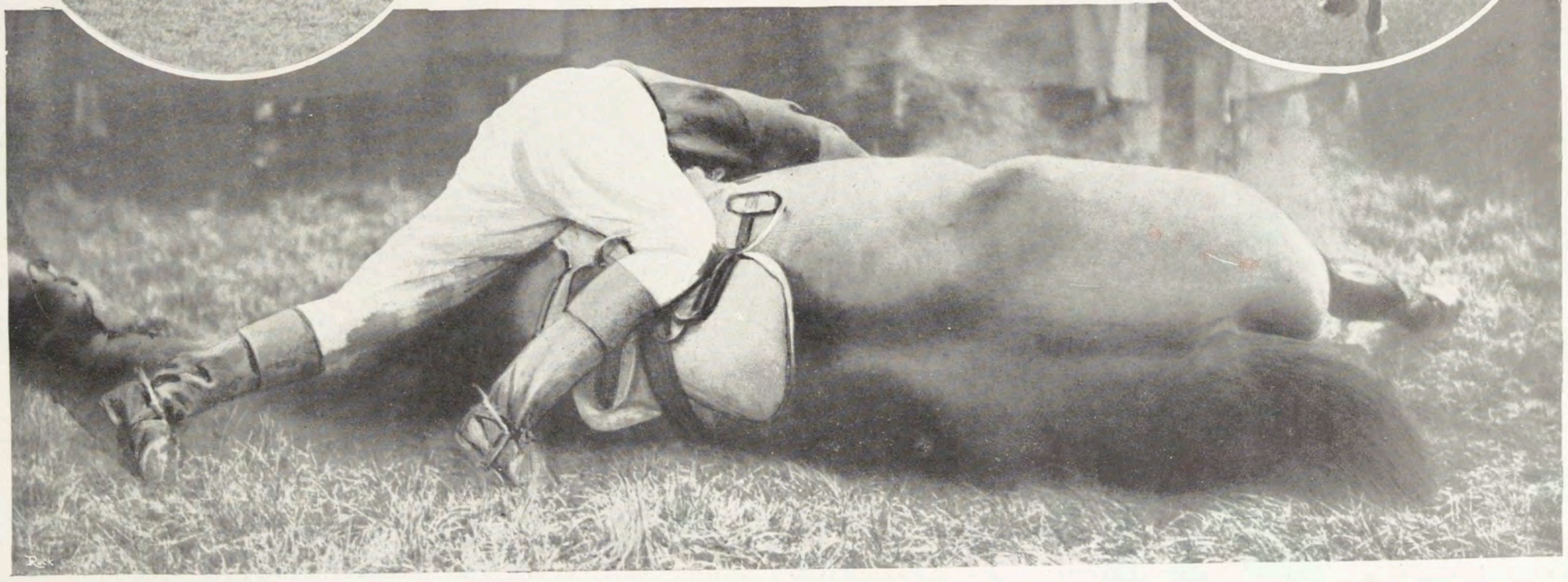
Evidemment, les sommes que nous touchons comme jockeys d'obstacle sont une légère compensation aux risques que nous courons. Certains trouvent que nous gagnons trop; s'ils étaient à notre place, ils changeraient sans doute d'opinion. Hélas! nous n'avons pas un cou de rechange, et quand nous nous le cassons, ce n'est pas l'argent que nous avons en poche qui nous le fait réparer.

Les chutes sont le prix que nous payons pour arriver au premier rang et la caution que nous devons donner pour entrer dans cette branche du sport. J'en ai mis à mon actif de ces accidents! Et il n'y a qu'une chose qui me surprenne, c'est de me voir encore en vie,

lorsque je me rappelle toutes les fractures, cassures et brisures dont j'ai été victime. Chacun de mes membres me fait souvenir d'une chute, et vraiment, il est des moments où je n'aurais pas supposé que plus tard je pourrais mettre mon chapeau sur la tête.

Mes aventures diverses dans le National ont été palpitantes. J'y ai été engagé plusieurs fois sans me couvrir de gloire. Ma première victoire dans cette course date de l'année 1890. Je montais Ilex. Ce grand cheval est certainement le meilleur steeple-chaser que j'ai conduit à la victoire. Il était entraîné par mon père à Epsom. Il était l'objet de l'admiration de tous les connaisseurs. Il connaissait merveilleusement tout ce qu'on pouvait réclamer de lui. Il possédait une pointe de vitesse de cheval de plat, une habileté remarquable à se frayer un passage dans un peloton, un talent d'attendre le moment opportun, une puissance de saut merveilleuse et un courage indomptable. Il n'existait pas d'obstacles trop larges pour lui, pas de distance trop longue, pas d'exigence exagérée. Par un entraînement méthodique, nous lui avions appris à la maison à ne redouter nul obstacle et, grâce à ce travail, il réussit à gagner une petite fortune. Je n'ai jamais monté une plus grande célébrité du turf. Les ordres que je recevais avant de me mettre en selle étaient élégants et faciles.





QUELQUES CHUTES BIZARRES

Nous avons reproduit dans cette page une série de chutes assez curieuses, photographiées en Angleterre. On y constatera la présence d'esprit et la science acrobatique qui permettent aux jockeys de s'en tirer le plus souvent à si bon compte

Composition inédite de Georges Scott.

L'OISEAU QUI VIENT DE FRANCE

Parmi les épisodes si nombreux du Circuit de l'Est, le plus émouvant, certes, et celui qui étreignit le cœur de tous ceux qui y assistèrent, ce fut quand Legagneux, parti de Nancy et s'en allant vers l'Est, franchit la frontière et s'en vint planer au-dessus du premier village de Lorraine. Tandis que, sanglés dans leurs uniformes sombres, les officiers allemands regardaient passer l'oiseau qui venait de France.

UNE DOUBLE CHUTE A SANDOWN-PARK

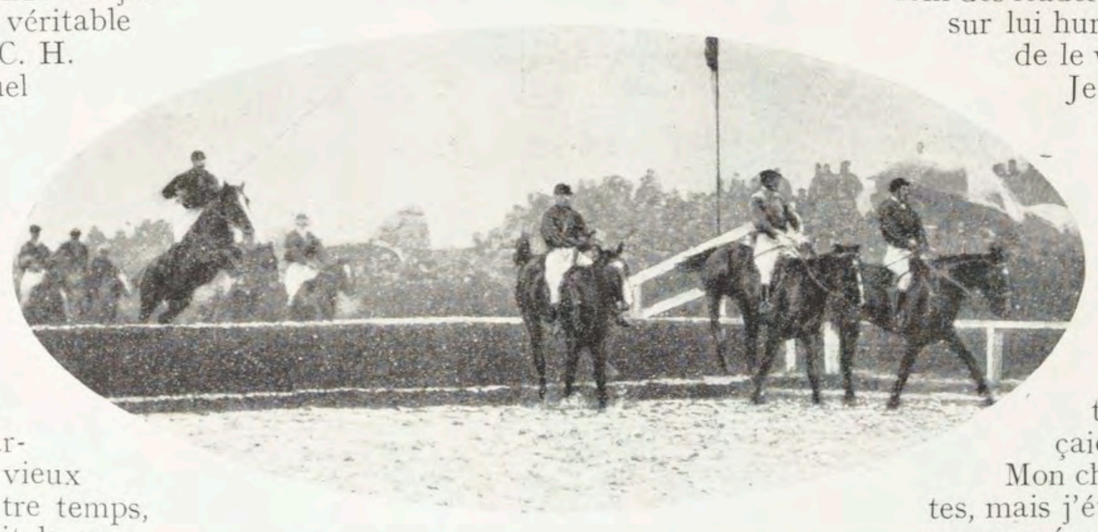
L'obstacle franchi, le cheval fait une faute; cavalier et monture s'écroulent à terre. Le cavalier tient encore sa bête qu'il va remonter malgré la terrible commotion. Il faut aux jockeys d'obstacle un véritable sang-froid et une énergie peu commune pour se tirer sans blessures graves de ces chutes fantastiques.

— Restez toujours en tête, me recommandait mon père, et partez au bon moment.

Je puis affirmer sans fatuité, que je suivis toujours ces conseils dans leur intégralité. Je n'étais jamais plus loin que le troisième avec Ilex. Dans le Grand National, je ne faillis point à cette règle. Nous étions à peine à un mille du départ, que j'étais déjà en tête, évitant ainsi les chutes ou les écarts de mes concurrents. Jamais je ne me trouvai à une autre place et je n'en changeai pas jusqu'à l'arrivée. C'est ainsi que je gagnais — avec quelle facilité ! — mon premier Grand National. Et je ne pouvais même pas apprécier avec exactitude le nombre de longueurs qui me séparaient du second. J'aurais pu arrêter Ilex et le faire finir au trot dans la lumière du triomphe. A aucun instant, il n'avait fait montre de mauvais caractère, il n'avait commis aucune erreur aux divers obstacles durant le long et terrible parcours et il n'avait pas manqué de répondre à tous mes appels. Nous terminions tous deux, peut-on dire, aussi frais qu'une peinture. Je ne le touchai à aucun moment ni de la cravache, ni de l'éperon. Après la course, Ilex n'avait pas la moindre trace de fatigue. Et cette constatation provoqua la stupéfaction de tous les connaisseurs. Cette victoire m'assurait la douceur de recevoir 25.000 francs et, je vous l'avoue franchement, me causait la première joie de ma carrière. Et c'était moins l'argent que le succès qui me rendait heureux. A partir de ce jour, j'étais considéré comme une gloire du turf et je passais, pour ainsi dire, à la postérité hippique. Je ne puis dire combien fut grande ma joie : de bon jockey, je devenais une véritable étoile ! Why Not, au capitaine C. H. Fenwick, était le cheval sur lequel j'enregistrai mon second succès dans le Grand National. Avant cette victoire, j'avais remporté le Sefton Steeple chase en 1893. Là, je reconnus une telle qualité à ma monture, que je la trouvai capable des plus grands efforts. J'acceptai de la monter dans la plus importante épreuve d'Aintree. Je m'entendais avec elle parfaitement, comme avec un bon vieux camarade. Malheureusement, entre temps, Why Not, à l'entraînement, prit la mauvaise habitude de tomber aux divers obstacles. Dans les essais préliminaires, il était monté par feu Charlie Cunningham. Ce jockey, quoiqu'il fut un brillant cavalier, avait à mon avis des jambes trop longues pour monter de façon satisfaisante un cheval de steeple aux jambes petites comme celles de Why Not. Ils ne s'entendaient pas du tout l'un avec l'autre. Un fou et son argent, a-t-on coutume de dire, se séparent bien vite, mais un cheval et son jockey doivent toujours s'accrocher l'un à l'autre et agir de conserve sans que rien ne puisse les diviser. Sinon, ils ne peuvent que fournir du mauvais travail et collaborer à la défaite finale qui ne saurait tarder. S'ils ne s'entendent pas à merveille, ils seraient incapables d'éveiller un soupçon d'émotion sur un chien d'aveugle, même si l'aveugle est payé pour admirer.

J'expliquerai en passant que la seule faute que j'aie eue à reprocher à Why Not était, lorsqu'il sautait les durs obstacles d'Aintree, d'essayer de passer au travers au lieu de les franchir correctement. Aussi, était-il nécessaire que je m'asseye sur la selle bien en arrière et que je tire durement pour l'empêcher de tomber. A vrai dire, ce n'était pas là chose bien difficile. Il suffisait de s'adapter aux événements et ma bête sautait comme un lévrier. Toutefois, ce fut la plus terrible lutte que j'eus à disputer au cours de ma longue carrière de jockey. Et je ne fus vraiment rassuré qu'au moment où je passai le poteau en triomphateur, avec une encolure d'avance sur le second, au milieu des acclamations du public. C'est à ce moment, que je commençai à goûter la joie de ces ovations, car nous sommes habitués aux vociférations populaires et ce n'est pas toujours une preuve de succès. Bien souvent, sont applaudis des chevaux qui finissent loin des leaders, mais tous ceux qui ont parié sur lui hurlent en sa faveur, dans l'espoir de le voir triompher.

Je dois confesser, certes, que le mémorable Grand National de 1894 que je gagnai sur le brave Why Not, fut certainement la course la plus dure de ma vie. J'étais absolument chevillé sur la bête. A trois quarts de mille du départ, ma chance ne semblait pas être couleur de rose. De lugubres pressentiments de la défaite commençaient à traverser mon esprit. Mon cheval galopait à merveille, certes, mais j'étais forcé de le tenir avec une sauvage énergie, et je n'étais pas sûr qu'il pût continuer suffisamment bien pour triompher. Il y avait deux chevaux de valeur en tête : *Lady Helen* et *Wild Man from Borneo*, qui gagna le Grand National de 1895.



LE GRAND NATIONAL DANS LA NEIGE

Arthur Nightingall a remporté le Grand National pour la troisième fois, en 1901, sur Grudon, dans une tourmente de neige.

LE SAUT DE LA RIVIÈRE FATALE

Rien n'est plus curieux que ce document, photographié à Sandown Park, où cheval et jockey tombent ensemble, le cavalier n'étant désarçonné qu'au moment où il touche terre, au milieu de la cascade jaillie de la rivière dont la fraîcheur semble ranimer les victimes.

Why Not répondit comme un héros à mes efforts désespérés. Immédiatement il améliora sa position. Nous étions encore loin derrière, mais c'était une chance de pouvoir nous rapprocher. Vraiment, ce n'était pas un petit travail. A la dernière haie, cependant, les deux leaders faisaient un petit écart. J'en profitais pour passer à la corde et, grâce à cet incident, je prenais l'avantage. Je pouvais dédaigner les attaques de l'ennemi, me semblait-il, mais je n'avais pas encore fini avec mes tribulations et une lutte terrible s'engageait sur le plat. L'émotion était intense. Je me précipitais vers le poteau avec la vitesse d'un coup de fusil. Avec un courage indomptable et une tenacité de bull-dog, Why Not, graduellement, remontait pied à pied et terminait premier avec une demi-longueur. Je suis sûr qu'il nous était impossible de faire un pouce de plus à cette allure. Nous étions absolument à bout, après cet effort inimaginable.

Mon troisième succès dans le Grand National, je le remportai en 1901. Je montais Grudon à M. Bernard Bletsoe. Et c'était une épreuve mémorable. L'une des caractéristiques les plus remarquables, fut qu'elle se disputa dans une tempête de neige. Elle était tellement désagréable, tellement affreuse, que tous les jockeys engagés firent une pétition pour que la course fût reculée, l'hippodrome étant absolument impraticable et fort dangereux, étant donné les durs obstacles. Mais les commissaires n'accédèrent pas notre requête. Il nous fallait donc en passer par leurs désirs, quel que fût le temps. Et ce n'était pas une mince inquiétude pour nous, d'affronter les *fences* au galop et d'imposer à nos bêtes un terrible parcours. Il nous semblait que nous allions tous à la mort. Se mettant à la hauteur des circonstances, M. Bletsoe fit enduire de beurre les pattes de Grudon, avant le départ, pour éviter que la neige ne se mit en boule autour.

Mon cheval m'émerveilla. Il avait le pied vigoureux. Il ne glissa pas une seule fois pendant toute l'épreuve et la neige ne sembla pas un seul instant le gêner. J'ai toujours pensé que ce cataplasme de beurre était un trait de génie. Tandis que tous les autres concurrents semblaient ne pouvoir avancer dans cette boue de neige et de glace, je galopais à merveille comme si le terrain avait été excellent.

— Laissez Grudon faire sa propre course, m'avait dit M. Bletsoe. Qu'il aille son train, vous verrez que vous n'aurez rien à lui demander. Il a la compréhension du steeple, vous n'avez pas à vous inquiéter.

Ces conseils étaient pleins de promesses. Mais j'avoue qu'ils étaient toutefois un peu exagérés. Dès le départ, je le plaçai dans le peloton de tête. Et à aucun instant je ne lui fis quitter le premier rang. Il était imprudent de laisser d'autres chevaux le précéder, car à chaque obstacle des chutes étaient enregistrées. Plein de feu et d'ardeur, Grudon menait tous les trains que je lui imposais. Dès que je lui demandai un sérieux effort, mon cheval répondit de merveilleuse façon. Il sautait comme s'il s'était lancé d'un tremplin et sur le plat il laissait ses adversaires sur place. Il prit définitivement la tête alors qu'il n'était pas à plus de deux cents yards de la tribune du juge. Il avait la course absolument à sa merci. Quand il franchit le dernier obstacle, il sembla faire un faux pas, mais je le redressai vite, sans qu'il ait perdu un pouce de son avance. Ce fut la seule crainte qu'il me donna durant tout le parcours de cette extraordinaire expédition. Il gagna de façon confortable et, à dire vrai, je n'étais pas fâché de rentrer à la salle des balances aussitôt après. Au moins là, j'étais un peu à l'abri. Car, je vous l'avouerai, la course était loin d'être idyllique par un pareil temps.

Nous voir courir à la tête du peloton sur les terribles obstacles d'Aintree, dans la tourmente de neige du Grand National de Liverpool, fut certainement un beau spectacle. La monte fut pour moi l'une des plus délicieuses joies de ma carrière de jockey, qui fut cependant fertile en émotions de ce genre.

ARTHUR NIGHTINGALL.

UNE RENCONTRE FRANCO-ALLEMANDE

LE MATCH PARIS-FRANCFORT

Cette rencontre, qui réunit chaque année, alternativement dans chacune de ces deux villes, les deux meilleures équipes à huit rameurs de Paris et de Francfort, est le pendant, sur le continent, du match Oxford-Cambridge.

BIELOVUCIC

Le héros du voyage
de Paris à Bordeaux

LES ○ ROIS ○ DE ○ L'AIR

BIELOVUCIE